TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 października 1934 r. | NR. 28

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

UKŁAD

POMIĘDZY RZĄDEM POLSKIM A SENATEM WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA O PRZEPISACH DOTYCZĄCYCH ARTYKUŁÓW ŻYWNOŚCI I PRZEDMIOTÓW UŻYTKU.

(przekład z francuskiego).

Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska uzgodniły co następuje:

Artykuł 1.

Ustawa gdańska o obrocie artykułami żywności i przedmiotami użytku z dnia 27 marca 1930 r. zgodna co do swej treści z rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r. o dozorze nad artykułami żywności i przedmiotami użytku pozostaje w mocy na obszarze Wolnego Miasta Gdańska.

Tekst ustawy, załączony do niniejszego Układu, stanowi jego część integralną.

Artykuł 2.

Najpóźniej w przeciągu miesiąca od wejścia w życie niniejszego Układu, Wolne Miasto Gdańsk wprowadzi w życie na swym obszarze przepisy o tem samem brzmieniu co polskie rozporządzenia i zarządzenia, wydane w wykonaniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r., wymienione w załączniku i które w chwili wejścia w życie niniejszego Układu będą obowiązywały na obszarze polskim.

Co do rozporządzeń i zarządzeń, które będą wydane w przyszłości przez Rząd Polski w wykonaniu wspomnianego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Wolne Miasto Gdańsk ogłaszać będzie na swym obszarze przepisy, mające to samo brzmienie, lub dostosuje swoje już istniejące przepisy do przepisów polskich.

W tym celu Rząd Polski podawać będzie do wiadomości Wolnego Miasta, możliwie najrychlej projekty przepisów wykonawczych, które będzie miał zamiar wydać. Jeżeli Wolne Miasto nie zgłosi sprzeciwu co do przyjęcia tych przepisów, wejdą one w życie na jego obszarze, jeżeli się to okaże możliwe, w tym samym czasie, co na obszarze polskim, jednak nie później niż w ciągu dwóch tygodni po ich wejściu w życie na obszarze polskim.

W razie, gdyby Wolne Miasto uważało, że nie może przyjąć w całości polskiego przepisu sanitarnego, obie strony porozumieją się w sprawie zmian, które winny być wprowadzone w tekście przepisów, mających być wydanemi przez Wolne Miasto. Porozumienie w tej sprawie ustali również termin wejścia w życie omawianego przepisu na obszarze Wolnego Miasta.

Jeżeli po upływie trzech miesięcy, strony nie dojdą do porozumienia co do brzmienia przepisów, które mają być wydane przez Wolne Miasto, będą one w drodze procedury z artykułu 39 Konwencji polsko-gdańskiej, podpisanej w Paryżu 9 listopada 1920 r., starać się o rozstrzygnięcie sporu co do pytania, czy uwzględniając w sposób słuszny wzajemne interesy obu stron, Wolne Miasto obowiązane jest przyjąć dany przepis.

Artykuł 3.

W razie, gdyby Senat chciał ogłosić na obszarze Wolnego Miasta przepisy wykonawcze do gdańskiej ustawy z 27 marca 1930 r., a dotyczące dziedziny jeszcze nieuregulowanej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 marca 1928 r., lub też wszelkie inne przepisy lub zarządzenia, dotyczące artykułów żywności i przedmiotów użytku, podpadających pod postanowienia rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 22 marca 1928 r., oraz ustawy gdańskiej z 27 marca 1930 r., Senat Wolnego Miasta będzie obowiązany porozumieć się uprzednio z Rządem Polskim co do brzmienia tych przepisów i zarządzeń.

Jeżeli po upływie trzech miesięcy strony nie dojdą do porozumienia, Wolne Miasto będzie mogło w drodze procedury z artykułu 39 Konwencji polsko-gdańskiej, podpisanej w Paryżu 9 listopada 1920 r., starać się o rozstrzygnięcie sporu co do pytania, czy uwzględniając w sposób słuszny wzajemne interesy obu stron, Rząd Polski obowiązany jest zgodzić się na wydanie przez Wolne Miasto w mowie będących postanowień.

Artykuł 4.

Rozporządzenia i zarządzenia, wymienione w artykule 2 i w artykule 3, nie będą mogły w żadnym razie być tego rodzaju, by zbyt artykułów żywności i przedmiotów użytku, pochodzących z obszaru jednej strony, uniemożliwiać lub utrudniać na obszarze drugiej strony.

Artykuł 5.

W obrocie pomiędzy swemi obszarami Rząd Polski i Senat Woln. Miasta Gdańska nie będą wykonywały kontroli towarów, wymienionych w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 22 marca 1928 r. i w ustawie gdańskiej z dnia 27 marca 1930 r.

Towary te, pochodzące z obszaru jednej strony, korzystać będą na obszarze drugiej strony z tej samej swobody handlu i sprzedaży, co wytwory krajowe.

Towary powyższej kategorji, pochodzące z obszaru jednej ze stron, lub przeznaczone dla tego obszaru, korzystać będą na obszarze drugiej strony z pełnej swobody tranzytu.

Artykuł 6.

W przypadkach, gdy na obszarze obu stron obowiązują analogiczne przepisy sanitarne, dotyczące artykułów żywności lub przedmiotów użytku, kontrola tych artykułów żywności i przedmiotów użytku, pochodzących ze wspólnej zagranicy, wykonywana będzie na granicy celnej niezależnie od ich miejsca przeznaczenia.

Postanowienie to ma również zastosowanie w przypadku, gdy strony dojdą do porozumienia w sprawie zmian, które mają być wprowadzone do tekstu przepisów gdańskich. Kontrola ta, dokonana na obszarze jednej strony, ważna będzie na obszarze drugiej.

Artykuł 7.

Niniejszy Układ nie normuje przepisów zapobiegawczych przeciwko chorobom zakaźnym ludzi i zwierząt.

Artykuł 8.

Postanowienia artykułu 2 nie stosują się do mleka i wytworów mlecznych na czasokres ważności Układu, podpisanego w tym samym dniu, o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa.

Artykuł 9.

Niniejszy Układ zawarty jest na okres dwuletni, po którym odnawiany będzie automatycznie z roku na rok, o ile jedna ze stron nie wymówi go na 6 miesięcy naprzód. Układ wejdzie w życie dnia 1 września 1934 r.

Gdańsk, dnia 6 sierpnia 1934 r.

Za Rząd Polski:
(—) Papée.

Za Senat Wolnego Miasta Gdańska:
(—) Dr. Rauschning.

ZAŁĄCZNIK

1) Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 23 stycznia 1934 r. o dozorze nad wyrobem i obiegiem mąki i wyrobów mącznych.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 15 z roku 1934, poz. 120).

2) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 czerwca 1932 r. o dozorze nad mięsem i przetworami mięsnemi.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 64 z roku 1932, poz. 603).

3) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 20 stycznia 1930 r. o barwieniu artykułów żywności i przedmiotów użytku.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 5 z roku 1930, poz. 45).

4) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24 czerwca 1931 r. o konserwowaniu artykułów żywności.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 68 z roku 1931, poz. 559).

5) Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 21 czerwca 1934 r. w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 24 czerwca 1931 roku o konserwowaniu artykułów żywności.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 61 z roku 1934, poz. 521).

6) Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 25 czerwca 1934 r. o dozorze nad wyrobem i obiegiem środków kosmetycznych.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 62 z roku 1934, poz. 523).



WYBORY DO IZBY

W dniu 17. bm. upływa termin zgłaszania list kandydatów na radców Izbowych z ogólnych wyborów. Listy te, jak wiadomo, mają zawierać nazwiska kandydatów do poszczególnych sekcyj, przemysłowej, handlowej i żeglugowo-portowej. Wybory do pierwszych dwóch sekcyj dzielą się w zależności od kategorji wykupionych świadectw przemysłowych na dwie kategorje, przyczem pierwsza kategorja zgłasza 5 kandydatów i tyluż zastępców, zaś druga 3 kandydatów z tą samą ilością zastępców. Lista do sekcji żeglugowo-portowej zawierać ma 4 kandydatów i tyluż zastępców. Każda z list przemysłowych powinna być podpisana przez conajmniej 75 wyborców z danej kategorji wyborczej, zaś z list handlowych — przez conajmniej 150 osób, wreszcie w grupie żeglugowo-portowej przez 20 osób.

W razie zgłoszenia w danej kategorji wyborczej we wskazanym wyżej terminie tylko jednej ważnej listy kandydatów — lub w razie uznania przez Główną Komisję Wyborczą ważności tylko jednej listy wyborczej, głosowanie nie odbędzie się, kandydatów zaś tej listy uzna się za wybranych.

POSIEDZENIE MIĘDZYIZBOWEJ KOMISJI DLA POPIERANIA ZBYTU PRODUKTÓW ROLNYCH.

W dniu 10. bm. odbyło się w Izbie posiedzenie Międzyizbowej Komisji dla popierania zbytu produktów rolnych. W posiedzeniu tem, które odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej w Poznaniu, p. Samulskiego, wzięli udział przedstawiciele Izb Rolniczych Wielkopolskiej i Pomorskiej i Izby naszej. Podczas posiedzenia wygłoszone zostały referaty, dotyczące nowelizacji ustawy o dozorze nad mlekiem, zagadnienia zbytu nasion oleistych w przemyśle, prac nad podniesieniem produkcji i usprawnieniem zbytu owoców, zwiększeniem produkcji i spożycia ryb słodkowodnych, aprowizacji Gdyni i shiphandlerki i wreszcie konkurencji wewnętrznej płatków ziemniaczanych. Uczestnicy posiedzenia podczas przerwy obiadowej zwiedzili port gdyński.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO WE WRZEŚNIU 1934 R.

Ogólne obroty towarowe we wrześniu br. osiągnęły liczbę *639.959,7 t.* — zaledwie o 15.317 t. niższą od ostatniej liczby rekordowego obrotu z sierpnia br. (655.277,6 t.) oraz o 85.357 t. wyższą od ogólnych obrotów towarowych we wrześniu 1933 r. (554.602,7 t.)

Miesiąc wrzesień jest 4-tym z rzędu miesiącem br., w którym obroty przekroczyły liczbę 600 tys. ton.

Na uzyskanie tak poważnej liczby obrotu ogólnego przypada na przywóz 87.444,7 t. (w sierpniu br. 80.941,9 t.) oraz na wywóz 552.515,— t. (w sierpniu br. 574.335,7 t.)

Analizując bliżej poszczególne składniki importu i eksportu podkreślić należy stałe tempo wzrostu importu, przewyższające znacznie eksport. Tak np. w miesiącu sprawozdawczym obroty importu wzrosły o ca. 20% w stosunku do tegoż miesiąca ub. roku, gdy obroty eksportu wzrosły o ca. 15%.

Import w miesiącu sprawozdawczym jest większy o 6.502,8 t. od sierpnia br. i o 13.512,2 ton przewyższył obroty importu we wrześniu 1933 r. Ten wzrost przywozu wywołały w pierwszym rzędzie następujące towary: owoce świeże — 1.101 t. (702 t.), śledzie — 3.567 t. (1.346 t.), fosforyty — 12.622 t. (w sierpniu brak), żużle Thomasa — 7.802 t. (6.814 t.), nasiona oleiste różne — 9.680 t. (8.305 t.), żywica — 802 t. (541 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 367 t. (240 t.), ruda żelazna — 2.301 t. (w sierpniu 2 t.), piryty — 9. 485 t. (1.785 t.), bawełna i odpadki — 5.000 t. (4.824 t.), wełna i odpadki — 614 t. (494 t.).

Do towarów, których przywóz zmalał w miesiącu sprawozdawczym, należą przedewszystkiem: ryż — 45 t. (6.452 t.), tłuszcze zwierz. surowe — 713 t. (1.376 t.), skóry — 2.351 t. (2. 535 t.), garbniki — 489 t. (1.563 t.), złom żelazny — 22.435 t. (32.432 t.), miedź — 622 t. (1.044 t.), metale różne — 223 t. (310 t.), wyroby żel. i stal. — 185 t. (366 t.), maszyny, aparaty i części — 116 t. (231 t.), szmaty — 631 t. (741 t.), celuloza — 189 t. (688 t.), papa, tektura i papier — 155 t. (350 t.) oraz juta — 903 t. (1.137 t.).

Eksport w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 552.515 t. (w sierpniu br. 574.335,7 t.). Jest on większy o 71.845 t. od września 1933 r. i mniejszy od sierpnia br. o 21.820,7 t. — Spadek ten przedewszystkiem wywołany został przez: ryż — brak w mies. sprawozdawczym (1.256 t.), cukier — 4.402 t. (6.863 t.), bekony — 1.521 t. (1.891 t.), wędliny — 138 t. (364 t.), masło — 158 t. (646 t.), jaja — 1.790 t. (2.509 t.), makuchy — 1.332 t. (1.834 t.), deski i łaty

— 13.781 t. (32.322 t.), klepki 17 t. (294 t.), dykty — 513 t. (659 t.), węgiel eksportowy — 454.596 t. (458.295 t.), koks — 25.662 t. (31.558 t.), blacha cynkowa — 326 t. (730 t.), celuloza — 276 t. (1.121 t.), papa, tektura i papier — 644 t. (861 t.), bawełna — 24 t. (142 t.), materjały i wyroby włókniste — 552 t. (742 t.).

Szereg pozostałych pozycyj uległ wzrostowi i tu należą między innemi: mąka ryżowa i pastewna — 510 t. (250 t.), sól — 275 t. (20 t.), ptactwo bite — 146 t. (109 t.), skóry — 72 t. (25 t.), bale i słupy — 18 t. (w sierpniu brak), wyroby koszykarskie — 70 t. (13 t.), *węgiel bunkrowy* — 19.080 t. (17.519 t.), nawozy azotowe — 3.300 t. (2.940 t.), soda — 1.468 t. (763 t.), karbid — 302 t. (69 t.), szyny kolejowe — 6.454 t. (1.002 t), metale różne (gł. żelazo okrągłe i kwadratowe, eksportowane do Chin i Mandżurji) — 4.631 t. (1.868 t.), wyroby żelazne i stalowe — 2.430 t. (2.094 t.), rury żeliwne — 1.417 t. (839 t.), cynk — 722 t. (548 t.).

Podkreślić należy tu utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie eksportu węgla oraz coraz bardziej rozwijający się eksport wysokowartościowych artykułów, głównie żelaza handl., wyrobów żelaznych i tkanin na Daleki Wschód.

Zamorskie obroty towarowe w miesiącu sprawozdawczym szczegółowo ilustruje następujące zestawienie:

Import	w tonach
ryż surowy	45
owoce świeże	1.101
owoce suszone	19
orzechy i migdały	10
korzenie	157
kawa, kakao i herbata	728
tytoń	395
napoje alkoholowe pr. wina	5
śledzie	3.567
fosforyty	12.622
żużle Thomasa	7.802
sadze	55
tłuszcze zwierzęce surowe	713
skóry	2.351
nasiona oleiste różne	9.680
oleje	133
żywica	802
kauczuk	481
wyroby gumowe	43
tłuszcze i oleje roślinne	367
asfalt	232
garbniki	489
farby	17
ruda żelazna	2.301
piryty	9.485
złom żelazny	22.435
miedź	622
cyna	47
metale różne	223
wyroby żelazne i stalowe	185
maszyny, aparaty i części	116
samochody i motocykle	28
szmaty	631
celuloza	189
papa, tektura i papier	155
bawełna i odpadki	5.000
juta	903
len, konopie, sizal i t. d.	41
wełna i odpadki	614
różne	2.656
Razem	87.445

Eksport	w tonach
mąka ryżowa i pastewna	510
cukier	4.402
napoje alkoholowe	7
sól	275
bekony	1.521
wędliny	138
ptactwo bite	146
masło	158
jaja	1.790
makuchy	1.332
skóry	72
deski i łaty	13.781
bale i słupy	18
wyroby z drzewa	549
klepki	17
dykty	513
meble gięte	293
wyroby koszykarskie	70
węgiel eksportowy	454.596
węgiel bunkrowy	19.080
koks	25.662
saletra	2
nawozy azotowe	3.300
soda	1.468
karbid	302
salmiak	30
biel cynkowa	208
szyny kolejowe	6.454
metale różne (gł. żelazo okrągłe i kwadr.)	4.631
rury żeliwne	1.417
wyroby żelazne i stalowe	2.430
cynk	722
blacha cynkowa	326
celuloza	276
papa, tektura i papier	644
bawełna	24
materjały i wyroby włókniste	552
różne	4.799
Razem	552.515

Ruch statków po raz pierwszy w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien nieznaczny spadek w stosunku do ubiegłego miesiąca sierpnia br., natomiast wzrost w stosunku do września 1933 r. — Zawinęło do portu we wrześniu rb. 376 statków o pojemności 365.142 nrt., wobec 430 statków o pojemności 391.338 nrt. w sierpniu br. oraz wobec 403 statków o pojemności 321.429 nrt. we wrześniu 1933 r. Wyszło natomiast 367 statków o pojemności

342.122 nrt., wobec 432 statków o pojemności 389.396 nrt. w sierpniu br., oraz wobec 402 statków o pojemności 311.881 nrt. we wrześniu 1933 r. W porównaniu z poprzednim miesiącem ruch statków wykazał spadek tak pod względem ilości, jak i pojemności na wejściu i wyjściu. Jedynie w stosunku do września 1933 r. uległa zmniejszeniu ilość statków na wejściu i wyjściu, natomiast pojemność statków w obu kierunkach uległa wzrostowi. Powiększył się średni tonaż statku zawijającego do Gdyni z 910 nrt. (w sierpniu) na 971,1 nrt. (we wrześniu).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 43 statki oraz średni postój statku — 70,4 godzin wobec 56,8 godzin w sierpniu br.

Ruch statków w miesiącu wrześniu rb. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
Bandera	ilość	nrt.	ilość	nrt.
Polska	35	33.259	35	37.840
W. M. Gdańsk	3	2.350	3	2.350
Anglja	18	27.891	18	25.376
Danja	45	29.201	42	28.194
Estonja	8	4.031	8	4.031
Finlandja	18	20.024	16	18.632
Francja	2	1.610	2	1.610
Grecja	13	30.449	9	20.264
Holandja	8	5.628	9	6.957
Japonja	—	—	1	4.292
Łotwa	4	4.991	2	2.892
Niemcy	64	44.502	63	42.031
Norwegja	44	39.788	42	32.589
Rumunja	—	—	1	2.213
Stany Zjedn. Am. P.	6	18.961	5	15.793
Szwecja	98	66.296	101	68.162
Węgry	1	2.353	1	2.353
Włochy	11	33.808	8	24.282
Z. S. R. R.	—	—	1	2.261
Razem	376	365.142	367	342.122

Kolejność bander we wrześniu rb. ukształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — niemiecka, trzecie — norweska, czwarte — polska, piąte — włoska, szóste — duńska, siódme — angielska, ósme — grecka, dziewiąte — finlandzka, dziesiąte — amerykańska itd.

W miesiącu sprawozdawczym pewnemu niekorzystnemu przegrupowaniu uległa bandera polska z 2-go miejsca (w sierpniu) na 4-e miejsce (we wrześniu) na korzyść bandery niemieckiej, która zajęła jej dawne miejsce 2-gie; bandera norweska z 6-go miejsca (w sierpniu przesunęła się obecnie na 3-cie; bandera włoska z 8-go miejsca (w sierpniu) przesunęła się obecnie na 5-te; bandera duńska z 3-go miejsca (w sierpniu) przesunęła się obecnie na 6-te; bandera angielska z 5-go miejsca (w sierpniu przesunęła się obecnie na 7; bandera grecka z 11-go miejsca (w sierpniu) przesunęła się obecnie na miejsce 8-e i t. d. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery 19 państw.

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu wycieczek morskich uległ bardzo poważnemu zmniejszeniu. Przyjechało bowiem ogółem 191 osób wobec 3.197 osób w sierpniu br. Wyjechało 323 osoby wobec 2.604 osób w sierpniu br. Wśród osób, które przyjechały we wrześniu było: 169 osób z Anglji, 3 — z Danji, 13 — z Estonji, 1 — z Litwy, oraz 5 — ze Szwecji. Wśród osób, które wyjechały w miesiącu sprawozdawczym było: 10 osób do Anglji, 2 — do Argentyny, 33 — do Danji, 16 — do Finlandji, 7 — do Holandji, 4 — do Litwy, 4 — do Niemiec, 151 — do Stanów Zjedn. Am. P., 14 — do Szwecji, oraz 82 — do Z. S. R. R.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W III KWARTALE 1934 ROKU

Według informacji Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni natężenie ruchu budowlanego w mieście utrzymuje się ciągle na wysokim poziomie.

W III kwartale Komisarjat Rządu *udzielił 78 zezwoleń na budowę*, z czego w lipcu 17, w sierpniu 37 i we wrześniu 24. W kwartale II-gim rb. udzielono pozwoleń 98, a w kwartale III roku ubiegłego — 198.

Rozpoczęto budynków w kwartale III rb. 97, gdy w kwartale II rb. rozpoczęto budynków 77, a w kwartale III roku ub. — 196.

Jednak nie liczba budynków, lecz ich kubatura stanowi o ruchu budowlanym. Budynki rozpoczęte w III kwartale rb. wynosić mają ogółem 134 tysięcy m^3, gdy rozpoczęte w II kwartale rb. budynki wynosić miały 70 tysięcy m^3, a w III kwartale r. 1933 — 113 tysięcy m^3. Widzimy więc, jak poważny jest wzrost budownictwa w kwartale sprawozdawczym.

W parze z kubaturą idą koszty budowy według kosztorysów. Koszty budowy wszystkich budynków rozpoczętych w III kwartale rb. wynosić mają 3.569 tysięcy złotych, gdy koszty budowy w kwartale II rb. wynosić miały 1.894 tysiące złotych, a w III kwartale r. 1933 — 3.179 tysięcy złotych.

Sytuację budynków rozpoczętych w III kwartale rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki stałe

	VII	VIII	IX	ogółem
liczba budynków ogółem	45	28	24	97
w tem mieszkalnych drewn.	4	1	2	7
mieszkalnych murow.	38	27	20	85
Kubatura — 1000 m^3 — ogółem	48	31	55	134
w tem mieszkalnych drewn.	6	1	1	8
mieszkalnych murow.	42	30	54	126
Koszt budowy 1000 zł ogółem	1167	791	1599	3557
w tem mieszkalnych drewn.	73	25	29	127
mieszkalnych murow.	1094	766	1570	3430

Budynki prowizoryczne

	VII	VIII	IX	ogółem
liczba budynków ogółem	3	—	2	5
w tem mieszkalnych drewn.	2	—	1	3
mieszkalnych murow.	1	—	1	2
Kubatura m³ ogółem	417	—	435	852
w tem mieszkalnych drewn.	297	—	240	537
mieszkalnych murow.	120	—	195	315
Koszt budowy 1000 zł — ogółem	4	—	8	12
w tem mieszkalnych drewn.	3	—	4	7
mieszkalnych murow.	1	—	4	5

Zakończono budynków w kwartale III rb. 32, gdy w kwartale II rb. zakończono — 55. a w kwartale III roku ubiegłego — 16.

Kubatura budynków zakończonych w III kwartale rb. wynosi 46 tys. m³. gdy w kwartale II wynosiła 26 tysięcy m³, a w kwartale III 1933 roku — 17 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków zakończonych w III kwartale rb. wynosił 1.219 tysięcy zł, gdy w II kwartale rb. wynosił 769 tysięcy zł, a w kwartale III 1933 roku — 506 tysięcy zł.

Sytuację wykończonych budynków w III kwartale 1934 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Budynki stałe

	VII	VIII	IX	ogółem
Liczba budynków — ogółem	20	3	9	32
w tem mieszkalnych drewn.	4	1	—	5
mieszkalnych murow.	16	2	9	27
Kubatura — 1000 m³ — ogółem	16	13	17	46
w tem mieszkalnych drewn.	2	1	—	3
mieszkalnych murow.	14	12	17	43
Koszt budowy 1000 zł — ogółem	433	325	461	1219
w tem mieszkalnych drewn.	59	10	—	69
mieszkalnych murow.	374	315	461	1150

Budynków prowizorycznych nie zakończono ani jednego.

Efekt budynków wykończonych w III kwartale wyraża się liczbą 95 mieszkań o 334 izbach mieszkalnych. — Izb niemieszkalnych powstało 172.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W CIĄGU WRZEŚNIA B. R.

W miesiącu wrześniu urządzenia przeładunkowe przepracowały 9080 godzin 25 min. z zużyciem prądu KW/h 37808, przeładowano przytem 154.440 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 108,8%. W tymże miesiącu sprawozdawczym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyrażało się liczbą 91,8%, czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrosło o 17,0%.

OTWARCIE STACJI DERATYZACYJNEJ W PORCIE GDYŃSKIM.

W miesiącu wrześniu roku bieżącego została uruchomiona w Gdyni stacja deratyzacyjna dla odszczurzania i dezynfekcji statków.

Poprzednio czynności powyższe załatwiano z konieczności w porcie gdańskim i w portach zagranicznych, to też obecnie po uruchomieniu stacji deratyzacyjnej, port Gdynia uniezależnił się w zupełności od portów zagranicznych po myśli wymogów Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej w Paryżu z roku 1926 i umieszczony został na międzynarodowej liście portów pełnowartościowych, to jest takich, które posiadają wszelkie urządzenia sanitarne oraz upoważnione są do wydawania wszystkich świadectw sanitarnych, jakie przewiduje wspomniana Konwencja Międzynarodowa. Stacja deratyzacyjna w Gdyni wchodzi w zakres działalności Urzędu Morskiego, a czynności swoje wykonuje pod nadzorem fachowym lekarza portowego w Gdyni p. dr. med. Zdzisława Teisseyre.

Pierwszą deratyzację przeprowadzono dnia 4 października b. r. na greckim statku „Chelatros" o pojemn. 2.214 t. r. n., z wynikiem bardzo dobrym.

PIERWSZA WŁOSKA LINJA REGULARNA W GDYNI.

Kilka dni temu otrzymano wiadomość, że włoskie towarzystwo okrętowe uruchamia w listopadzie nową linję regularną z portów Italji do Gdyni.

Nowoczesne statki tej linji są specjalnie dostosowane do przewozu owoców południowych oraz towarów kolonjalnych i przechodzą drogą od Sycylji do Gdyni w rekordowym czasie 10 dni. Statki będą chodziły co dwa tygodnie. Z Gdyni statki wychodzą przez Sztokholm i Goteborg. do Genui, Neapolu — a potem przez porty Sycylji, Catania. Messina. Palermo — powracają znowu do Gdyni.

W ten sposób nowa linja, dając Gdyni połączenia z portami Italji, może się również przyczynić do ułatwienia polskiego eksportu do Italji, a także i do portów Szwecji.

Pierwszy statek — „Frutta d'Italja" — „Owoc Italji" opuszcza Sycylję 12 listopada i jest oczekiwany w Gdyni 22 listopada.

Agentura tej linji w Gdyni została udzielona firmie Rummel & Burton.

NIEODPOWIADANIE PRZEZ FIRMY GDYŃSKIE NA ZAPYTANIE Z ZAGRANICY.

W ostatnich czasach ponownie podanem zostało do wiadomości Izby, iż z różnych państw interesujących się tranzytem przez port gdyński, napływają skargi na firmy prywatne w sprawie nieudzielania przez nie odpowiedzi na zapytania firm zagranicznych.

Tego rodzaju postępowanie, jak już niejednokrotnie wskazywała nasza Izba, wyrabia nieprzychylną opinję zagranicą o sprawności aparatu handlowego w naszym porcie. Wobec tego Izba uważa za swój obowiązek zwrócić ponownie uwagę poszczególnych firm i organizacyj gospodarczych na konieczność udzielania odpowiedzi na zapytania, skierowane do nich ze strony firm zagranicznych, nawet w takich wypadkach, gdy nie przedstawia się możliwości zawarcia transakcji. Udzielanie odpowiedzi jest aktem kurtuazji, ściśle przestrzeganym zagranicą, jest więc rzeczą godną ubolewania, że niektóre firmy gdyńskie nie przejawiają dążności do utrzymania należytego poziomu w swych stosunkach z zagranicą.

ODWOŁANIE RZECZOZNAWCY IZBOWEGO.

Z dniem 10 października br. Prezes Izby odwołał p. Leonarda Hybichowa ze stanowiska zaprzysiężonego rzeczoznawcy od miary, wagi i ilości towarów oraz prób cukru, melasy i nawozów sztucznych.



WZROST ZNACZENIA KANAŁU PANAMSKIEGO I UDZIAŁ GDYNI W PIERŚCIENIU LINJOWEJ ŻEGLUGI DOOKOŁA ŚWIATA

W pierwszem półroczu 1934 r. przeszły przez kanał Panamski w obie strony 2882 statki morskie z 14,830,000 n. t. r. ogólnej pojemności ładunkowej wobec 2288 statków z 11,515,000 n. t. r. pojemności w odpowiednim okresie roku poprzedniego. Wzrost ruchu więc jest bardzo znaczny i sięga 29%. W pierwszem półroczu rekordowego co do ruchu w kanale roku 1929, tonaż który przeszedł przez kanał, wyraził się liczbą 15,105,00 n. t. r., czyli zaledwie ok. 2% większą od tegorocznej.

Ruch towarowy w porównaniu do roku poprzedniego wzrósł jeszcze bardziej: z 9,486,000 t. na 13,041,000 t., czyli o 37,5%. Jednakże do rekordowej liczby towarów, które przeszły w pierwszem półroczu 1929 r. — 15,834,000 t. brakuje jeszcze 21%.

Porównanie tego znamiennego wzrostu ruchu w kanale ze słabym wzrostem ruchu w kanale Suezkim, który nawet ustał w kierunku wyjściowym z Europy latem r. b. oraz porównanie z ogólnym powolnym wzrostem ruchu w międzynarodowej żegludze wskazuje, że kanał Panamski jest wybitnym wyjątkiem in plus z ogólnego bardzo powolnego dźwigania się ruchu okrętowego na całym świecie z depresji, w jakiej się ruch ten znajduje.

Niewątpliwie znaczenie kanału Panamskiego, jako drogi handlu światowego, wzrasta właśnie obecnie, w okresie zaczynającej się poprawy. Zjawiskiem przedtem nieznanem w ruchu kanału są wielkie linjowe statki towarowe, wykonywujące podróż okrężną dookoła świata i korzystające z przejścia przez kanał. Na razie towarzystw wykorzystujących kanał w takiem okrążaniu w żegludze linjowej globu ziemskiego biorą trzy towarzystwa: dwa amerykańskie — Dollar Line i Silver Line i jedno duńskie: Kompanja Wschodnio - Azjatycka. Ponieważ część statków tego ostatniego towarzystwa, udziałujących w tej „nieskończonej" żegludze (wszystkie statki idą w jedną stronę) będzie niewątpliwie zawijać do Gdyni, przeto wypada ich drodze poświęcić nieco uwagi.

Początkiem podróży liczy się Shanghaj skąd statek udaje się przez Hong-Kong, Singapore, Port Said do Europy, docierając do Kopenhagi i w razie posiadania dostatecznej ilości ładunku, również do Gdyni, która może się stać w ten sposób końcowym portem w Europie tej linji „naokołoświatowej". Z Bałtyku statek udaje się przez porty Północnego morza w kierunku Ameryki i kanału Panamskiego i kończy podróż w Shanghaju.

Wschodnio Azjatyckie Towarzystwo w Kopenhadze już wyznaczyło do nowej linji pięć swoich największych motorowców. Rozpoczął już podróż m. s. „Java" dobrze

znany w Gdyni, który podobnie jak ms. „Danmark", inny statek tejże linji, przywoził już do Gdyni partje nasion oleistych z Dalekiego Wschodu.

Nie jest dziełem przypadku, że przy dostatecznym ładunku Gdynia zostaje całkowicie wciągnięta do tego pierścienia żeglugi linjowej naokoło świata, a nawet się prawdopodobnie stanie końcowym portem linji na jej „odnodze" europejskiej: porty polskie stanowią bowiem najdalej wgłąb lądu eurazjatyckiego od zachodu wciągnięty wielki kompleks portowy, łączący się jak doskonałą komunikacją kolejową ze środkową i wschodnią Europą, tak i gęstą siecią połączeń okrętowych z innemi portami Bałtyku. Dla Gdyni nowa linja może otworzyć znakomite perspektywy, łącząc w sobie jakby dwie linje — amerykańską i Dalekiego Wschodu i stwarzając dla nas drugie połączenie z Ameryką Środkową.

Zbyteczne nadmieniać że podróż linjowa naokoło świata via kanał Panamski możliwa jest tylko przy pomocy motorowców, które w stanie są przebyć bezmiar wód Pacyfiku nie tracąc niemal nic w swej ładowności na rzecz paliwa, umieszczonego w podwójnem dnie statku, nie mówiąc już o oszczędnościach eksploatacyjnych na milę przebytej drogi.

AMSTERDAM PLANOWO WZMACNIA SWĄ KONKURENCYJNOŚĆ.

Konkurencja między portami Północnego morza, jak wiadomo, ma charakter ostry, gdyż te porty — ośrodki rozdzielcze dla towarów — leżą blisko siebie. Konkurują tu ze sobą nietylko wielkie porty, leżące w różnych państwach, lecz również porty należące do jednego państwa, jak np. Amsterdam i Rotterdam, Hamburg i Brema, Antwerpja i Gandawa.

Godne są uwagi wysiłki Amsterdamu, czynione dla utrzymania się na poziomie wielkich portów północno-morskich. Amsterdam konkuruje w pierwszym rzędzie z Rotterdamem, w drugiej linji z Antwerpją i portami Niemiec. Dzięki kanałowi Ymuiden, zaopatrzonemu od strony morza w największą w Europie śluzę okrętową, stołeczny port Holandji jest łatwo dostępny dla największych okrętów. W przeciwieństwie do Rotterdamu, mającego przewagę masowych towarów i tranzytowego ruchu mniej wartościowych towarów, Amsterdam skupia u siebie przeładunek drobnicy i towarów kolonjalnych. Obecnie Amsterdam trzyma się wzoru Antwerpji, która się rozwinęła znakomicie właśnie jako port linjowej żeglugi, wykonywującej w tym porcie przeładunki wartościowych towarów, a która linje regularne zawsze silnie popierała.

Władze miejskie Amsterdamu wniosły obecnie na zatwierdzenie Siedmiu Prowincyj nową taryfę portową, która ma być ważna od 1 stycznia 1935 r. i częściowo obejmuje zmiany opłat do roku 1938.

Wszystkie opłaty nowej taryfy są znacznie niższe od taryf działających obecnie. Dla statków, częściej zawijających do portu, wyznaczone są na nadchodzące trzechlecie następujące zniżki:

	Na rok 1935	na rok 1936	na rok 1937
od 3-ej do 5-ej podróży	10%	7%	5%
od 6-ej do 10-ej podróży	15%	10%	5%
począwszy od 11-ej podróży	20%	15%	7%

Stopniowe zmniejszenie się zniżek w ciągu trzechlecia świadczy jak o optymistycznych nadziejach na osłabienie kryzysu, tak i o tem, że wysoka zniżka dla regularnej żeglugi, odsetkowo ujęta od opłat i tak już znacznie zniżonych, jest w wymiarze przyjętym dla roku 1935 zniżką wybitnie deficytową.

RUCH OKRĘTOWY W PORTACH CHIN ZNACZNIE SIĘ ZMNIEJSZA

W ostatnich dwu latach ruch statków w portach Chin bardzo znacznie się zmniejszył. W r. 1930 w żegludze zagranicznej przeszło przez porty chińskie 50.239.000 n. t. r. statków, w r. 1931 — 51.574.000 n. t. r., w r. 1932—44.454.000 n. t. r., w r. 1933—40.984.000 n. t. r. Wśród bander statków, zawijających są poważne przesunięcia: udział tonażu japońskiego spadł z 16.177.000 t. w roku 1931 na 6.657.000 t. w r. 1933; inne bandery zmniejszyły swój udział nieznacznie, lub nawet lekko zwiększyły go (statki norweskie, duńskie).

Na czele ruchu kroczy Shanghai z 17 milj. n. t. r., co stanowi 43,7% całkowitego ruchu portów chińskich w r. 1933.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MIES. WRZEŚNIU B. R.

W ciągu września zawinęło do portu w Antwerpji 908 statków o łącznej pojemności 1.770.779 t. r. n. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło do portu 810 statków o łącznej pojemności 1.618.392 t. r. n.

Podział statków według bander przedstawiał się w sposób następujący: Anglja — 258 statków, Niemcy — 179 statków, Holandja — 135 statków, Norwegja — 66 statków, Francja — 46 statków, Belgja — 44 statki, Danja i Szwecja po — 42 statki, Ameryka — 15 statków, Grecja — 13 statków, Włochy — 11 statków, Finlandja — 10 statków, Japonja — 7 statków, Jugosławja, Portugalja, Rosja — po 6 statków, Łotwa — 4 statki, Hiszpanja — 3 statki, — Austrja, Brazylja, Litwa, Panama, Polska — po 2 statki i Estonja, Węgry, Islandja, Rumunja i Tunis — po 1 statku.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE WE WRZEŚNIU BR.

W ciągu miesiąca września zawinęło do portu w Rotterdamie oraz szeregu mniejszych portów z nim połączonych 1113 statków o łącznej pojemności 1.848.137 t. r. n. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 1139 o łącznej pojemności 1.738.110 t. r. n.

Od początku roku do września włącznie zawinęło statków 10.417 (w roku zeszłym — 9.605) o łącznej pojemności 16.787.352 t. r. n. (w roku zeszłym — 15.392.534 t. r. n.)

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

STOSUNKI HANDLOWE POLSKI Z MARSYLJĄ.

Marsylja może wchodzić w rachubę jako rynek bezpośredniego lub pośredniego zbytu towarów polskich w następujących wypadkach:

1) eksportu towarów polskich do Południowej Francji, który jest poważnie utrudniony z powodu ograniczeń kontyngentowych, stosowanych we Francji wchodzi więc w tym wypadku w rachubę eksport w ramach kontyngentów oraz tych niewielu artykułów, których te ograniczenia nie dotyczą, jak naprzykład klepek do beczek, raków, dziczyzny itd.;

2) eksportu do kolonij francuskich poza północno-afrykańskich, a przedewszystkiem do Francuskiej Afryki Zachodniej, Kamerunu, Madagaskaru, Indochin i innych. Pośrednictwo francuskich domów eksportowych, posiadających swe faktorja w tych kolonjach wydaje się wskazane, biorąc pod uwagę organizację eksportu na te rynki. M. i. ważne jest ze względu na organizację eksportu polskiego w chwili obecnej, że domy tego rodzaju płacą za towar zazwyczaj po przedłożeniu dokumentów załadowania, podczas gdy słabo rozwinięty zresztą handel bezpośredni opiera się na długoterminowych kredytach:

3) w zakresie aprowizacji okrętów, która nie podlega ograniczeniom kontyngentowym. W tym wypadku należy wziąć pod uwagę, że w r. 1933 przejechało przez port marsylijski 667.691 osób, a pojemność statków na wejściu i wyjściu razem wynosiła — 29,669,123 ton. Głównie wchodzą w rachubę wędliny i konserwy mięsne oraz ewentualnie sery.

Należy skonstatować, że firmy marsylijskie, szczególnie biorące udział w handlu z kolonjami francuskiemi poza północno-afrykańskich, okazują coraz żywsze zainteresowanie w kierunku nawiązania stosunków z polskimi eksporterami.

Jeśli chodzi o przywóz towarów polskich do Marsylji, to przedstawiał się on następująco w ciągu 7-miu pierwszych miesięcy 1934 roku (dane te obejmują towary, które weszły za pośrednictwem marsylijskiego biura celnego do obszaru celnego Francji lub zostały złożone w magazynach marsylijskich):

kiełbasy suche	200	kg.
dziczyzna	7.000	„
szczecina	400	„
inne produkty i odpadki zwierzęce	100	„
groch	24,500	„
fasola	318,000	„
soczewica	16,300	„
nasiona	50,800	„
cukier nierafinowany	4,888,800	„
smoła drzewna	31,900	„
drzewo	302,100	„
klepki do beczek	275,200	„
korzenie, trawy, kwiaty i liście	6.000	„
kora dla celów garbarskich	500	„
grzyby	100	„
cynk	24,100	„
parafina	69.400	„
dykty	23,400	„
worki jutowe, importowane napełnione	8,700	„
węgiel	3,675,700	„

Powyższe dane statystyczne nie wskazują na rolę Marsylji jako pośrednika w wymianie towarowej Polski z kolonjami francuskiemi poza północno-afrykańskiemi, która jest dopiero w trakcie poważniejszego rozwoju i przybiera charakter stały. W tym rodzaju handlu towary są zazwyczaj kupowane przez firmy marsylijskie, lecz ekspedjowane bezpośrednio z Gdyni lub Gdańska do odnośnych kolonij. Kwestja ta wymaga jednakże dłuższego czasu, by można było uzyskać wyniki widoczne, gdyż firmy marsylijskie pracują zazwyczaj w sposób następujący:

Próbki otrzymane od eksporterów europejskich dom handlowy wysyła wraz z odpowiedniemi informacjami do swych faktoryj w poszczególnych kolonjach. Faktorja te informują następnie centralę, czy towar nadaje się do zbytu i w jakich ilościach istnieje zapotrzebowanie. Dopiero wówczas może być mowa o udzieleniu zamówienia eksporterowi europejskiemu przez centralę ze zleceniem wysłania towaru do wskazanego portu w kolonjach.

Do Marsylji towary polskie są przewożone głównie bezpośrednio z Gdyni — Gdańska na statkach towarzystwa „Svenska Lloyd" lub „Sloman Jr." oraz z przeładunkiem w Kopenhadze na statkach „Det Forenede Damskibs Selskabs". Najszybciej transport odbywa się na statkach „Żeglugi Polskiej" z przeładunkiem w Antwerpji lub Rotterdamie.

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE W BRAZYLJI.

W dn. 10 września r. b. rząd brazylijski wydał nowe zarządzenie o częściowem zniesieniu restykcyj dewizowych, wobec czego obrót dewizami, poczynając od powyższej daty, będzie podlegał następującym przepisom:

przy eksporcie:

Eksporterzy wszelkich artykułów eksportu brazylijskiego, oprócz kawy, zostali całkowicie zwolnieni od restrykcyj i obowiązków odstępowania dewiz Bankowi Brazylijskiemu po kursie przymusowym. Eksporterzy kawy podlegają nadal restrykcjom, w myśl których zostali oni zobowiązani do odstępowania Bankowi Brazylijskiemu, po kursie przymusowym, równowartość fr. fr. 155 od worka kawy (60 kg.), natomiast mają prawo dowolnego dysponowania nadwyżką w uzyskanej cenie, co wynosi około 13%.

przy imporcie:

Importerzy, którzy do daty 10 b. m. dopełnili odprawę celną i zgłosili zapotrzebowanie na dewizy, otrzymają z Banku Brazylijskiego pełne pokrycie po kursie oficjalnym, stosownie do obowiązujących dotychczas przepisów. Pokrycie natomiast za artykuły importu, nieodebrane z cła, wzgl. niezgłoszone do przydziału dewiz w powyższym terminie, będzie przydzielone z ramienia Banku Brazylijskiego, w wysokości 60% na podobnych warunkach jak dotychczas, pod względem kolejności przydziału i klasyfikacji. Pozostałe 40% pokrycia będą zmuszeni importerzy nabywać po kursie t. zw. „wolnym" i wpłacać do odnośnych banków, w terminie płatności zobowiązań na rzecz dostawców zagranicznych.

Pokrycie należności zagranicznej z tytułu importu będzie przedstawiało się obecnie, jak następuje:

Dewizy z ramienia Banku Brazylijskiego — 60% (kurs 1 fr. fr. = Rs. 0,795).

Dewizy nabyte po kursie „wolnym" — 40% (kurs 1 fr. fr = Rs. 1.005).

Część dewiz z ramienia Banku Brazylijskiego otrzym. dostawca zagraniczny z opóźnieniem, po bnie jak dotychczas, w zależności od terminu przydziału, pozostałą zaś częścią dewiz będzie mógł dysponować we właściwym terminie płatności.

Omawiane zarządzenie faworyzuje w znacznym stopniu eksport brazylijski i wydatnie ułatwia konkurencję na rynkach zagranicznych; import natomiast zostaje obciążony różnicą kursową w wysokości około 10%, jaka wynika pomiędzy kursem Banku Braz. a t. zw. kursem „wolnym" co wpłynie na zdrożenie artykułów importowych na rynku brazylijskim.

PRZYDZIAŁ DEWIZ W NIEMCZECH.

Według nowego okólnika Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung, dotyczącego wykonania nowych zasad przydziału dewiz na import towarów, władze dewizowe I instancji (Devisenstellen) nadal są kompetentne w sprawach tranzytu, należytości agentów, komisjonerów i spedytorów, w sprawach obrotu złota (z wyj. importu tegoż), w sprawach kosztów ubocznych przy obrocie towarowym (z wyjątkiem powstających bezpośrednio przy tranzakcjach przywozowych), wreszcie w sprawach popierania eksportu.

Pozatem kompetencja Devisenstellen zostaje utrzymana w obrocie towarowym z Rosją i z terytorium Saary, oraz dla pewnych importów drobnego znaczenia (niżej 25. — RM. wartości.)

Zezwolenia na tranzakcje wymienne i rozrachunkowe pozostają nadal w zakresie kompetencji Devisenstellen, jednak od 24 września br. muszą importerzy wnioski o zapłatę towaru importowanego w drodze interesu wymiennego wzgl. rozrachunkowego, wnosić do urzędu nadzoru (Ueberwachungsstelle) właściwego dla odnośnego towaru. Urzędy Nadzoru odstępują sprawy, ze swoją opinją, władzy dewizowej. Przy towarach, podległych zakazowi przywozu lub gospodarce monopolowej musi być dołączona uwaga, że firma importująca jest w posiadaniu zezwolenia zakupu. Władza dewizowa, w razie opinji przychylnej Urzędu Nadzoru, może wydać zezwolenie na daną tranzakcję wymienną lub kompensacyjną o czem zawiadamia Urząd Nadzoru. Jeśli Urząd Nadzoru podniósł jakieś zarzuty, zezwolenia z reguły się odmawia.

Dla zobowiązań towarowych, płatnych przed 24 września, bez względu na to, kiedy towar przyszedł wzgl. przyjdzie, są nadal właściwe Devisenstellen. Dla zapłaty zaległych zobowiązań z tytułu importu, płatnych w efektywnych dewizach, przewiduje się w przyszłości jednolitą regulację.

P. I. E.

DOSTAWY TOWARÓW POLSKICH DO PORTUGALJI.

Wprowadzone w Portugalji zmiany stawek celnych wywołały konieczność kierowania transportów morskich z Polski do

Portugalji statkami tych krajów, które posiadają uprawnienia takie, jak statki portugalskie. Zrównanie traktowania bandery mają zapewnione: Anglja, Francja, Norwegja, Włochy i Holandja. Towary przewożone na statkach tych krajów, korzystają z 8% zniżki od stawek portugalskich taryfy celnej. Pozatem statki te korzystają ze zniżonych opłat portowych, co również wpływa na wysokość frachtu. Korzystanie z linij okrętowych tych państw zapewni towarom polskim tańszy transport i opłacanie niższego cła.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU FORNIERÓW W SYRJI.

Oprócz fornierów z drzewa egzotycznego i południowo - europejskiego rynek syryjski importuje forniery dębowe i jesionowe. Pozatem istnieje zainteresowanie przywozem fornierów olchowych.

Używane są forniery dębowe następujących gatunków:

1) cięte „sur dosse", barwy jasnej z drzewa zdrowego, bez wadliwych sęków oraz szpar, szerokości 45—70 cm., długości 200—250 cm., grubości 8/10, 10/10, 15/10 mm. Cena towaru francuskiego i włoskiego wynosi Frs. 2,25—2,50 za 1 m² cif Bejrut. Zapotrzebowanie obliczane jest na około 5000 m² rocznie; 2) cięte „sur quartier": a) gatunku „peu moucheté" wyżej podanych wymiarów. Cena tych fornierów wynosi Frs. 2,75—3,— za 1 m²; b) gatunku „moucheté I-er choix" w cenie Frs. 2.75—3, najwyżej Frs. 4.— za 1 m². Zapotrzebowanie tych gatunków wynosi rocznie koło 2000 m².

Forniery olchowe dotychczas nie były sprowadzane, obecnie jednak wytwórnie mebli mają zamiar posługiwać się takiemi fornierami dla wzmocnienia przerabianych dykt olchowych. Pożądane są wymiary następujące: szerokość jaknajwiększa, długość od 190 cm. wzwyż, grubość 8/10, 10/10, 15/10. 20/10 mm.

Forniery jesionowe są przywożone z Francji, Włoch i Austrji wymiarów takich, jak forniery dębowe cięte w cenie Frs. 3—6 za 1 m². Zapotrzebowanie tego gatunku wynosi rocznie około 1000 m².

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 WRZEŚNIA 1934 R.

ALGIER. Zabroniony został import ziemniaków sadzeniaków pochodzenia niemieckiego.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia importowanych lalek; znak winien być umieszczony na widocznem miejscu, tak, by przy ewentualnej kontroli, mógł być natychmiast zauważony.

BELGJA. Projektowane jest wprowadzenie opłaty importowej od koksu, której wysokość ma być następująca: 10 fr. od 1 tony koksu sprowadzanego dla celów przemysłowych i 15 fr. od tony dla domowego użytku.

Stosownie do zarządzenia z dnia 4. 9. 34 r., wprowadzającego obostrzoną kontrolę przywozu koni, należy przy imporcie przedkładać dokumenty transportowe, ustalające w sposób niezbity pochodzenie zwierząt. Przywóz z krajów Europy Wschodniej jest dopuszczalny jedynie przez urzędy celne w Montzen i Herbestahl oraz porty morskie Antwerpji i Zeebrugge. Konie importowane, nieprzeznaczone na rzeź, poddaje się maleinizacji i innym próbom nakazanym przez urząd weterynaryjny, conajmniej w 48 godzin po wprowadzeniu zwierząt do stajni kwarantanny. W Montzen i Herbestahl odbywa się maleinizacja co poniedziałek, następnie konie poddane są obserwacji przez przepisany okres czasu. Załadowanie do jednego wagonu lub na dno okrętu koni rzeźnych i handlowych razem jest zakazane. W razie nieprzestrzegania tego przepisu konie rzeźne podlegają również maleinizacji.

W związku z wprowadzonemi w dniu 19. 8. 34 r. kontyngentami na wyroby wełniane, należy zaznaczyć, że berety z poz. 607 i 608 tar. celnej belgijskiej (wyroby dziane) podlegają ograniczeniom kontyngentowym, natomiast berety inne clone wg. poz. 617 są wolne od kontyngentów. Za podstawę wymiaru kontyngentów przyjęto 60% przywozu w roku 1933. Importerzy mogą jednak wykazywać się przy uzyskiwaniu pozwoleń importowych dowodami przywozowemi również z r. 1932 i 1931.

CYPR. Rozporządzeniem z dnia 31 sierpnia roku 1934, wprowadzono ograniczenia dotyczące nabywania sody i potasu kaustycznego. Dozwolona ilość do nabycia wynosi 100 kg dla farbiarni i 300 kg dla fabryk produkujących mydło.

FRANCJA. Dekretem z dnia 15 września 1934 r. przyznana została Polsce minimalna stawka celna na konfekcję męską i dla chłopców importowaną w ramach kontyngentu w wysokości 88.333 kg. Przywóz winien być dokonywany przez komory celne: w Paryżu, Strasburgu, Marsylji lub Algierze.

HOLANDJA. Przy wywozie ziemniaków udzielane są przez Monopol Rolniczy premje wywozowe.

IRLANDJA. Z dniem 12 września 1934 r. weszła w życie nowa stawka celna na sznury, liny itp. w wysokości 40% ad valorem. Rozporządzeniem z dnia 18 września 1934 r. wprowadzono zakaz importu obuwia.

MEKSYK. Dekretem z dnia 11 lipca 1934 r. wprowadzone zostały zmiany cła na filmy.

RUMUNJA. Dekretem z dnia 19 września wprowadzono skontyngentowanie importu całego szeregu towarów, jak również podwyższono opłaty licencyjne od już skontyngentowanych towarów. Nowe kontyngenty obejmują głównie mydła, perfumerje i zabawki. Podwyżka opłat licencyjnych dotyczy głównie ryb i konserw rybnych, jak również skór wszelkiego rodzaju. Nowemu skontyngentowaniu podlegają następujące pozycje taryfy celnej rumuńskiej: 242, 243, 244. 245. 333, 341, 489, 504, 810, 953, 1178, 1179, 1180, 1327, 1343. 1491, 1492. 1493, 1494, 1495, 1496, 1497. 1498, 1499, 1500, 1501, 1502, 1503, 1504 i 1757.

Podwyżka opłat licencyjnych dotyczy następujących pozycyj: 46—1500 Lei, 47—1000; 48—1500; 49—1500; 50—2500; 51—1500; 53—2500; 55 śledzie 600; 54—2500; 73a—1500; b—200; 75a—1500; b—2500; 76a—2500; b—3500; 77a—5000; b—6500; 78a—6500; b—7500; 79a—20000; b—20000; 80a—30000; b—3000; 93a—10000; b—12000; 95—12000; 97—10.000; 98—10000; 100—10000; 289—400; 403a—500; b—600; poz. 524 — tkaniny bawełniane bielone — 50% więcej niż niebielonych; poz. 525 tkaniny bawełniane, farbowane — 65% więcej niż

od niebielonych; poz. 526—80% niż od niebielonych; poz. 527—100% więcej; poz. 531a) 1400; b) — 1800; c) — 2200; d) 2700; 532a—1800; b)—2200; c)—2800; d)—3200; 980a)—800; b) 900; c) — 1600; d) 3200; 98a) 900; b—1100; c) 1900; d) 3800; 1089a)—300; b) 200; 1093—200; 1103a) — 150; b)—200; c)—250; d)—250; 1104 — 20% dodatkowej taksy do pozycyj 1103; 11181a — 500; b)—600; c)—700; 1342a) 60; b)—80; c)—80; 1424a)—600; b)—1200; 1768a) biel cynkowa — 200; 1770a) 200.

Opłaty licencyjne od nowoskontyngentowanych artykułów wynoszą: poz. 242—800; 243—1000; 244 — 1600; 245—3000; 333—500; 341a—500; b)—1000; 489—30; 504—30; 810—200; 953a)—200; b)—300; c)—400; 1178—1200; 1179—1200; 1180—1200; 1327—200; 1343a)—300; b)—300; c)—300; 1491—25.000; 1492—25000; 1493—25000; 1494—25000; 1495a)—25000; b)—25000; 1496—25000; 1496 — 25000; 1498a) — 25000; b) — 25000; 1499a) —25000; b)—25000; 1560—25000; 1757—30000 lei od 100 kg.

TURCJA. Nowe przepisy dewizowe przewidują, że banki nie mogą bezpośrednio przydzielać dewiz. Wnioski, które są do nich kierowane, muszą być przekazywane do Banku Centralnego.

WŁOCHY. Rada Ministrów powzięła uchwalę, w myśl której wprowadzany może być system pozwoleń przywozowych wobec krajów, utrudniających przywóz towarów włoskich.

Możliwości handlowe i eksportowe

Solidna firma w Pradze pragnie objąć przedstawicielstwa na cały szereg artykułów. E/23721/21/Ch.

Firma reprezentacyjna na Madagaskarze zajmie się zastępstwem interesów polskich firm eksportowych. E/23712/21/Ch.

Firma francuska poszukuje przedstawicielstwa polskich eksporterów słupów telegraficznych na Pol. Francję. P/23228/40/MM.

Firma belgijska interesuje się importem klepek i beczek rozwartych. P/23267/40/MM.

Firma syryjska interesuje się importem z Polski fornierów dębowych i olchowych. P/23343/40/MM.

Firma niemiecka poszukuje dostawcy skrzyń dyktowych z Polski w celach reeksportu do krajów zamorskich. P/23302/40/MM.

Firma w Melbourne (Australja) interesuje się zakupem wszelkich artykułów, które mogą być sprzedawane w sklejach „łańcuchowych". P/22363/21/Sz.

Firma angielska pragnie sprowadzać gąbki druciane. P/22140/59/Sz.

Firma norweska interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami artykułów rybackich. P/23900/59/Sz.

Firma szwedzka interesuje się importem artykułów wełnianych w rodzaju pulowerów dla pań i panów oraz pończoch sportowych, w gatunku dobrym i średnim. Przedstawiciel firmy gotów jest przyjechać do Polski. P/23088/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy komunikacyjne

WĘGIEL POLSKI NA RYNKU WŁOSKIM UWAGI O TRANSPORCIE.

Wysokie stawki opłat przewozowych kolei czechosłowackich do niedawna stanowiły poważną zaporę dla ekspansji węgla polskiego w południowej Europie. W bieżącym roku, dzięki sprzyjającym okolicznościom obrał sobie węgiel inną drogę na południe, z pominięciem Czechosłowacji, mianowicie drogę morską przez Gdynię. Stan ten wywołał ostrą reakcję ze strony opinji publicznej w Czechosłowacji, która nawet domagała się cofnięcia wszelkich udogodnień, zawartych w Czechosłowacko-Polskiej Taryfie Portowej. Należało jednak wziąć wówczas pod uwagę, że częścią tych transportów kierowała pewna firma z Bratisławy, a więc czechosłowacka. Jednak przykłady analogicznych wypadków okrężnych transportów spotykamy właśnie w Czechosłowacji. Nie dalej, jak dwa lata temu, transportowano cukier z Czechosłowacji do Strasburga Dunajem, przez Brailę, morzem Śródziemnem do Rotterdamu, poczem Renem. Jęczmień z Czechosłowacji do Bazylei obrał sobie drogę Łabą i Renem. W obu wypadkach droga okrężna kalkulowała się taniej, niż bezpośrednia.

Droga węgla polskiego przez Gdynię do południowej Europy kalkuluje się taniej, niż przez koleje czechosłowackie, zwłaszcza z chwilą, obniżenia stawki kolejowych opłat przewozowych ze Śląska do Gdyni, z dniem 19 maja rb. do zł 4,20 za 1000 kg.

Koszt transportu przedstawia się następująco:

		zł za 1 tonę
I. Droga lądowa		
Kopalnie — Budapeszt		40,40
II. Droga morska:		
Kopalnie — Gdynia	4,20	
Przeładunek	1,33	
Fracht morsko-rzeczny Gdynia — Budapeszt (pengö 19,50 po kursie z dn. 16. 8. rb. 100 P=zł 120,—	23,40	28,93
		11,45

Różnica za 1 tonę wynosi zatem zł 11,45 na korzyść drogi morskiej.

Przyjrzyjmy się teraz cyfrom eksportu węgla przez Gdynię i Gdańsk za okres od sty-

czerwca do sierpnia r. 1934 i 1933 do niżej wymienionych państw w tonach:

	I.—VIII. 1934	I.—VIII. 1933
Włochy	889.265,4	572.830.0
Jugosławja	34.953,—	5.543,—
Rumunja	16.360,—	—

Zatem w r. 1934 przewieziono o 362.205,4 ton więcej przez porty do krajów na południu Czechosłowacji, niż w r. 1933. Procentowo wzrósł ogólny eksport polski węgla do Włoch, Austrji, Węgier i Jugosławji łącznie w porównaniu z r. 1933 o ca 30% — natomiast eksport do tych państw tylko przez porty polskie wzrósł o ca 63%. Należy wyjaśnić, że cyfra węgla wyeksportowanego przez Gdynię do Rumunji oznacza węgiel przeznaczony dla Węgier i Jugosławji.

W obliczu strat, poniesionych przez ucieczkę transportów węgla polskiego z drogi bezpośredniej lecz drogiej przez Czechosłowację na drogę okrężną, lecz tańszą, morską — koleje czechosłowackie widziały się zmuszone do zmiany swego nieustępliwego dotąd stanowiska w dziedzinie taryf i obniżyły z dniem 15. bm. stawki dla węgla polskiego, przeznaczonego do Włoch.

Dotychczasowa stawka wynosiła z kopalni polskich przez Breclaw st. hr. (granica austrjacka) do Tarvis (granica włoska) hč 449 + gr. austr. 181, a do San Candido hč 449 + gr. austr. 196; z dniem 15 października obowiązują w ramach Austrjacko-Polskiej Taryfy Związkowej następujące łączne stawki z kopalni do: Tarvis groszy austr. 214, a do San Candido gr. austr. 244. Stawki rozumieją się za 100 kg. Stawki za koks nie zostały obniżone.

Niewątpliwie ulgi te przyczynią się do dalszej ekspansji węgla polskiego we Włoszech. której grozi wzmożona konkurencja węgla angielskiego.

Zaznaczyć przytem wypada, że w rokowaniach handlowych z Włochami Anglja na pierwsze miejsce wysuwa żądania przyjęcia swego węgla w zamian za produkty włoskie. — Obok Anglji konkurują na rynku węglowym włoskim Niemcy, a od niedawna Sowiety. Te ostatnie dostarczają antracyt na podstawie umowy, zawartej przez przedstawicielstwo handlowe Z. S. R. R. w Medjolanie.

W niedalekiej przyszłości będzie można zatem stwierdzić, jaki wpływ wywarły ulgi kolejowe czechosłowacko - austrjackie na wzmożenie transportu węgla drogą lądową oraz na jego siłę ekspansywną na rynku włoskim.

Należy dodać wreszcie, że wzmaganie się transportów węgla przez Gdynię do Budapesztu i Wiednia wpłynie niewątpliwie na obniżenie kosztów transportu kolejowego również do Węgier i Austrji.

E. W.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

MAKLERSTWO ŚLEDZIOWE W GDYNI I GDAŃSKU.

Wzrastający import śledzi przez Gdynię, wyłonił nowy, dotychczas nieznany na tutejszym terenie, dział handlowy, mianowicie maklerstwo śledziowe, ogólnie zwane komisjonerstwem śledziowem.

Aczkolwiek niezawsze pośrednik jest pożądanym czynnikiem przy zawieraniu tranzakcyj handlowych, to jednak w handlu śledziowym ze względu na specyficzne warunki jakie w handlu tym istnieją oraz różnorodność gatunków śledzi jak również dużą rozpiętość cen, współpraca maklera jest chętnie widziana. Handel śledziowy wymaga dużej rutyny i znawstwa towaru, a co za tem idzie, wymaga przy zakupie większych partyj poświęcenia dużo czasu i uwagi przez kupującego przy odbiorze towaru. W tej właśnie czynności wyręcza kupca prowincjonalnego makler wzgl. komisjoner; on bowiem, poświęcając cały swój czas i aparat organizacyjny tej branży, jest szczegółowo poinformowany o posiadanych przez poszczególnych importerów partjach, co daje jemu możność wybrać odnośnemu reflektantowi towar, jaki właściwie potrzebuje. Mając więc od kupca w kraju zlecenie na kupno różnych gatunków śledzi, może makler skompletować ładunek wagonowy z kilku mniejszych partyj, zakupionych u różnych importerów wzgl. towarzystw połowu, czynność ta znacznie obniża koszty transportu.

Ważne zadanie ma również makler w razie dyferencji lub sporów kupca z importerem; tu makler jest czynnikiem łagodzącym, gdyż, jako znawca towaru i warunków handlu śledziowego, łatwo znajdzie bezstronne rozwiązanie spornych kwestyj.

Wielu maklerów śledziowych wysyła co pewien czas komunikaty, informując swych stałych klijentów o ogólnej sytuacji na rynku śledziowym.

Dla tych dogodności kupiec śledziowy w kraju chętnie korzysta z usług maklera, gdyż za prowizję, którą otrzymuje makler, ma on dużo korzyści.

Prowizja, płacona w tym dziale handlowym, ustala się indywidualnie a z powodu braku zasadniczych zwyczajów handlowych w Gdyni, reguluje się na zwyczajach, stosowanych w Gdańsku i innych zagranicznych ośrodkach handlu śledziowego. Praktykowa-

ne są następujące normy: a) pewne procentowe wynagrodzenie od sumy fakturowej zwykle 2—3%, zależnie od gatunków śledzi, b) pewna określona kwota od każdej sprzedanej beczki śledzi zwykle 1—2 zł, a przy partjach resztujących więcej, c) nadwyżka, uzyskana ponad podany przez sprzedającego limit. Prowizję płaci zależnie od ugody sprzedający lub kupujący, a w niektórych wypadkach obaj po połowie.

W rozwoju handlu i ruchu portowego maklerstwo śledziowe ma duże znaczenie, gdyż jako czynnik propagandowy wpływa zachęcająco na kupców w kraju, by zaopatrzyć się w towar w Gdyni, a co za tem idzie, wzmaga ogólny ruch portu gdyńskiego. Potwierdzenie tego stanu rzeczy mamy w Gdańsku, gdzie czynnych jest wielu komisjonerów śledziowych i wszyscy są dobrze sytuowani. A że przyczynili się do rozwoju tamtejszego handlu śledziowego świadczy o tem fakt, iż doznają oni bardzo przychylnego traktowania ze strony tamtejszych władz, korzystając z daleko idących ulg podatkowych, a nawet całkowitego zwolnienia od niektórych opłat skarbowych. Fakt ten spowodował, iż ten dział handlowy pozostał przywilejem gdańskim, a gdańscy komisjonerzy dokonują większość tranzakcyj na gdyńskim rynku śledziowym.

W Gdyni dział maklerstwa śledziowego miałby duże pole działania, gdyby u naszych władz znalazł należyte zrozumienie i poparcie, lecz niestety dzieje się tu wręcz przeciwnie. Firmy, które dla zapoczątkowania tego działu w Gdyni dołożyły wiele kosztów i starań, poczyniły przykre doświadczenia. Władze podatkowe przy wymiarze podatku przemysłowego, nie wchodząc w istotę tranzakcyj pośredniczych, kierowały się zbyt formalistycznemi względami i wymagały opodatkowania całego obrotu, z tranzakcyj, za które makler otrzymał jedynie zwyczajową prowizję, mimo, że stwierdzenie tego nie nastręczało trudności. Podatek z tego tytułu nałożony, przewyższał nawet uzyskane korzyści, jeśli się zważy, iż przeprowadzenie tranzakcji komisowej pociąga za sobą znaczne koszty. Takie teoretyczne i nierzeczowe traktowanie poczynań jednostek, które mając stosowną praktykę z innych ośrodków handlu śledziowego, zamierzały przyczynić się do zainstalowania tego działu handlowego w Gdyni, przez nasze władze skarbowe, uniemożliwi prowadzenie tego działu w sposób jawny i rzetelny. Ma to za skutek, iż ostatnio występują w handlu śledziowym różni pseudo-komisjonerzy, nie wykupujący żadnych świadectw przemysłowych i nie płacący wogóle podatków. Pozatem dokonywują gdańscy komisjonerzy nadal poważnych tranzakcyj w Gdyni, nie płacąc również z tego tytułu podatków, a jedyny ich patent, to miesięczny bilet kolejowy do Sopot lub Gdańska. Korzystając z różnych ulg i udogodnień ze strony władz gdańskich, maklerzy wzgl. komisjonerzy ci rozwijają korzystną działalność dla Gdańska, a szkodliwą dla rozwoju interesów w Gdyni przez odciąganie jaknajwięcej kupców śledziowych z Gdyni, by przez to powrócić Gdańskowi utraconą pozycję w handlu śledziowym. Miejscowi komisjonerzy, nie chcąc się narażać nadal władzom skarbowym patrzeć muszą na to bezradnie.

Ponieważ stoimy u progu pełnego sezonu śledziowego, koniecznem się wydaje, by czynniki zainteresowane sprawą tą bliżej się zajęły, ażeby kwestje wątpliwe mogły być należycie wyjaśnione i ażeby kupiectwo tutejsze znalazło ochronę przed zbytnią swobodą gdańskich komisjonerów. Przedewszystkiem należy znaleźć sposób na to, by miejscowe władze podatkowe mogły należycie rozróżnić tranzakcje komisowe od tranzakcyj, prowadzonych na własny rachunek, gdyż wynagrodzenie, jakie otrzymał makler, jest tylko prowizją.

Niemniej ważnem jest, by czynniki miarodajne ustaliły ostatecznie prawa i granicę swobodnego działania gdańskich maklerów w Gdyni, którzy celem odrażania kupców z kraju od gdyńskich importerów ofiarowują im dogodniejsze warunki i możliwości kupna, stwarzając przez to dezorjentację na tutejszym rynku śledziowym.

Kwestje tu poruszone, wymagają koniecznego uregulowania, gdyż najbardziej liberalne traktowanie wzajemnych stosunków z Gdańskiem nie powinno odbywać się z wyraźną szkodą dla gdyńskiego kupiectwa, które opłaca podatki, gdy tymczasem Gdańszczanie w tak swobodny sposób pomijają wszelką kontrolę skarbową.

Maklerstwo w Gdyni nie jest niepotrzebnym czynnikiem, służy temu za przykład sytuacja w handlu owocami południowemi, gdzie brak takich maklerów dał się już odczuć dotkliwie. Niezadługo taki brak objawi się i w innych działach handlu gdyńskiego, należy przeto umożliwić warunki rozwoju maklerstwu towarowemu wogóle, a maklerstwu śledziowemu w szczególności.

W. Korzeniewski.

KRONIKA

— **NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE W GDYNI.** W porcie rybackim w Gdyni notowano z końcem ubiegłego tygodnia następujące ceny za śledzie solone oclone, loco wagon port rybacki, w złotych netto kasa, dwa procent skonta, za jedną dużą beczkę (za dwie połówki należy dodać do cen podanych 400 zł).

szkockie: tendencja mocna ze względu na małe połowy i nieduże zapasy, płacono za: matjesy large 106, matjesy selected 105, matjesy medjum 104, z matjesów najlepsze ceny uzyskiwały gatunki Stornoway,

Lerwick i Castlebay na równym poziomie. Fulle, Stronsay i Castlebay 78, matfulle Stornoway, Castlebay, czy Lerwick 80, matisy od 74 do 78, smolmatisy 70, crown-spenty 62 do 63. Wyżej wymienione gatunki jednak z tak zwanej „Troiki Bloomfield'sa" a więc albo I. B. K. albo Josef Slater albo W. Low notowano o dwa złote drożej.

yarmudzkie: nowe śledzie nadejdą do Gdyni z początkiem listopada br., gdyż połowy w Anglji rozpoczną się około 15 października.

islandzkie oryginalne „island matjes" do nabycia tylko w Gdyni, gdyż tu znajduje się siedziba przedstawicielstwa na Polskę monopolu śledziowego w Islandji. Płacono 75 zł.

norweskie: „islandmatjes" t. zw. behandelte 65. Vaar — 500 do 600 sztuk notowano od 32 do 35.

polskie śledzie: marki „Mewa" z połowów własnych na Morzu Północnem z gatunków szkockich: matisy 73, smol-matisy 71, ylen czyli spent 62, z gatunków pośrednich między yarmudzkiemi a szkockiemi: fulle FF 78, matfulle FF 78, matfulle F 76, matisy FF 76, matisy F 74, cmolmatisy FF 73, smolmatisy F 71, milkersy (mleczaki) FF 90, milkersy matfulle FF 92. Należy podkreślić, że śledzie z polskich połowów „Mewy" zaprowadziły się doskonale na rynku krajowym.

— **ROZWÓJ PORTU RYBACKIEGO W GDYNI** w dziedzinie importu ryb morskich postępuje w szybkiem tempie, mimo braku specjalnej chłodni śledziowej. W roku 1930 import ryb przez Gdynię nie jest jeszcze notowany. Rok 1931 wykazuje 1.503.000 kg, rok 1932 — 8.289.000 kg, a rok ubiegły 1933 — 20.635.000 kg. W tym samym roku 1933 wysłano z portu rybackiego w Gdyni do kraju i tranzytem 950 wagonów ryb.

— **ŚLEDZIE SOLONE IMPORTOWANE** do portu rybackiego w Gdyni przywiózł z Norwegji statek „Jaederen" (makler Bergenske) w dn. 12 października w ilości 2.609/1 i 399/2 beczek, z czego przypada na norweskie śledzie 1.057/1 i 259/2, a reszta na t. zw. matjasy islandzkie. Oprócz tego makrele świeże w ilości 10 skrzyń, śledzie zamrożone 15 skrzyń, 4 wiązki suszonych dorszy, 15 skrzyń konserw (kipperedów) o wadze 300 kg, (kipperede, to są śledzie wędzone, zamykane w hermetycznych puszkach), tranu 9 beczek.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW** wyładował w dniu 9 października statek „Chorzów" (Żegluga Polska) 1.383/1 oraz 570/2 do magazynu własnego „Mewy" w porcie rybackim.

— **ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE Z HAMBURGA** nadchodzą regularnie do Gdyni dwa razy w tygodniu. Ze względu na kończący się już sezon połowu śledzi niemieckich, nadchodzą śledzie chude i puste nadające się dla przeróbki w fabrykach konserw (opiekane, marynaty). W dniu 9 października statek „Gisela LM. Russ" przywiózł do Gdyni 865 skrzyń. W dniu 13 października wyładował w porcie rybackim statek „Samland" 941 skrzyń z czego sześć wagonów-lodowni wysłano na Górny Śląsk, a resztę zabrano do wędzarń w porcie rybackim. Ostatni transport wypadł dość drogo, bo 30 zł w Gdyni (transport i cło opłacone). Z nastaniem sezonu śledzi angielskich z Lowestoft, które są tłuste i pełne, import śledzi świeżych z Hamburga ustanie całkowicie.

— **JUŻ NADCHODZĄ NOWE ŚLEDZIE W LODZIE ANGIELSKIE „LOWESTOFT".** Dotychczas śledzie świeże w lodzie angielskie dostawaliśmy za pośrednictwem Hamburga, drogą lądową przez Niemcy. Pierwszy raz w historji portu rybackiego w Gdyni, idzie całookrętowy ładunek bezpośrednio z Anglji do Gdyni. Jest to statek z urządzeniem chłodniczem, gwarantującem doskonały przewóz towaru. Statek nazywa się „Rimfrost" i został zafrachtowany przez Żeglugę Polską na żądanie firmy „Polonia". Statek ten odszedł z Lowestoft w piątek 12 października i przybył do Gdyni we wtorek 16 października. Śledzie świeże w lodzie są pakowane w skrzyniach po 22,5 kg, po 45 kg, po 80 kg netto. Na jeden kilogram tych śledzi przypada osiem sztuk śledzi. Cena za 50 kg netto tych śledzi wynosić będzie franco wagon Gdynia, oclone, 26,50 zł., czyli taniej od śledzi niemieckich.

— **WĘDZARNIE RYB W PORCIE RYBACKIM W GDYNI** przygotowują się do sezonu szprotowego. Wędzarnie wędzą tymczasem tylko węgorze, flondry i dorsze z polskich połowów. Wędzarnia „Nordia Hawe" posiadająca 24 piece, produkuje biklingi z importowanych śledzi świeżych w lodzie. Śledzie dowiezione statkiem rano, już wieczór tego samego dnia odchodzą do kraju jako produkt wędzony t. zw. biklingi. Na tem też polega przewaga przemysłu rybnego osiedlonego na wybrzeżu. Ostatnio notowano za jedną skrzynkę pięciofuntową zawierającą 12 do 16 sztuk śledzi wędzonych, od 1,60 zł do 1.80 zł franco wagon Gdynia.

— **POŁOWY POLSKICH RYBAKÓW** w ubiegłym tygodniu były bardzo małe ze względu na burzliwą pogodę. Łowiono przeważnie dorsze i flądry, które sprzedano na rynku miejscowym i w Gdańsku. Do Chłodni Rybnej złożono w tym czasie 7.790 kg na doraźne przechowanie (rybacy składają złowiono ryby do Chłodni wieczorem, a wybierają je nadrugi dzień rano). Na półwyspie helskim w Jastarni i Kuźnicy łowi się w dalszym ciągu węgorze otrzymując dwa złote za kilogram.

Wystawy i Targi

DZIAŁ WYNALAZKÓW NA PRZYSZŁYCH TARGACH POZNAŃSKICH

Rada Interesantów Targów Poznańskich uchwaliła urządzenie w ramach przyszłorocznych XIV Międzynarodowych Targów w Poznaniu osobnego działu poświęconego wynalazczości polskiej. Istnieje wyraźna proporcja między dobrobytem kraju i ilością wynalazków rejestrowanych w nim corocznie. Im więcej jakiś kraj jest uprzemysłowiony, tem więcej wydaje on rocznie patentów na wynalazki. I na odwrót, kraje słabo uprzemysłowione, jak np. Persja nie posiadają nawet własnej ustawy patentowej. Stopniowe rozwijanie się przemysłu powoduje w zwykłem następstwie wzrost ilości wynalazków, co znów znajduje refleks w dalszym rozwoju przemysłu, któremu — dzięki wynalazkom — przybywają nowe przedsiębiorstwa, a nawet nowe branże wytwórczości.

Wynalazczość polska wykazuje stosunkowo słabą żywotność. Na podstawie sprawozdania porównawczego Biura Międzynarodowego Ochrony Własności Przemysłowej, w liście trzydziestu państw Polska zajmuje 18-te miejsce pod względem ilości zgłoszonych wynalazków. Stany Zjednoczo-

ne np. wykazują roczną ilość patentów 5 razy większą niż Polska na jednego mieszkańca. Przytem ilość patentów w Polsce obejmuje patenty zarówno krajowego jak i zagranicznego pochodzenia. Aczkolwiek stosunek między obydwoma kategorjami patentów stale się w Polsce poprawia, nie jest on zbyt korzystny, bowiem na patenty krajowe przypada niespełna 50%.

Nieznaczna ilość krajowych wynalazków zgłaszanych w Polsce do opatentowania świadczy wymownie o poważnem wykorzystywaniu naszej ochrony patentowej przez zagranicę, powodując dysproporcję między ochroną, jaką my udzielamy , a tą, jakiej sami doznajemy zagranicą n. p. w ciągu dwóch lat Polska uzyskała w jednym z krajów Europy zachodniej tylko 5 patentów, w zamian za 135 patentów nadanych wynalazcom tego kraju w Polsce.

Reasumując, stwierdzić należy, iż wynalazki krajowe nie odgrywają w życiu gospodarczem Rzeczypospolitej tej roli, jaką odgrywać powinny. Uzdolnienie techniczne Polaków ma znaczną wartość potencjonalną, którą należałoby spożytkować drogą pobudzenia twórczości wynalazczej.

W tym celu należy stworzyć warunki dogodne dla rozwoju tejże twórczości. Warunkami temi są:

1) atmosfera zainteresowania dla wynalazczości krajowej.

2) wprowadzenie wynalazków na rynek polski i zagraniczny,

3) zapewnienie im popytu,

4) zmniejszenie ryzyka związanego z łożeniem nakładów na realizację wynalazku.

Wychodząc z założenia, że Targi Poznańskie są instytucją, której stosunkowo najłatwiej będzie zrealizować warunki powyżej wyliczone, a w szczególności od 1) do 3), Rada Interesantów Targów Poznańskich, będąca największem zrzeszeniem gospodarczem Polski, powzięła uchwałę wypowiadającą się za utworzeniem osobnego działu wynalazczości krajowej na XIV Targach Poznańskich od 28 kwietnia do 5 maja 1935 r.

O celowości urządzenia pokazów wynalazczości świadczy przykład jedynej w swoim rodzaju imprezy w Polsce, jaką są konkursy wynalazków pracowników P. K. P. Z odnośnej statystyki wynika, że po wprowadzeniu konkursu nastąpił znaczny wzrost wynalazczości wśród pracowników kolejowych.

GIEŁDY

OBROTY DOKONANE W M. WRZEŚNIU 1934 R. POSZCZEGÓLNEMI GATUNKAMI ZBÓŻ NA GIEŁDZIE ZBOŻOWO-TOWAROWEJ W BYGDOSZCZY.

Nazwa towaru	Ilość transakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
Żyto	881	32.392,1	5.735.793,35
Pszenica	309	5.425,9	1.015.295,72
Jęczmień	468	11.727,8	2.470.645,—
Owies	260	5.439,5	931.351,—
Groch	23	248,5	114.571,25
Strączkowe	25	116,1	47.565,50
Mąka żytnia	175	1.046,8	252.398,10
Mąka pszenna	193	2.077,3	553.186,50
Śruty	9	140.—	22.000.—
Otręby żytnie	111	1.368,—	167.806,75
Otręby pszenne	124	1.466,—	200.148,75
Mak	39	316,2	148.993,50
Makuchy	21	266,—	49.526.—
Ziemniaki	23	2.695,—	97.420,50
Inne	80	479,7	187.866,58
	2.741	65.204,9	11.994.568,50

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors

Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	16. 10.	20. 10.	24. 10.	27. 10.
Capella	23. 10.	27. 10.	31. 10.	3. 11.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 15/16. 10. s/s Nordland — z Gdyni 25/26. 10.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 14/15. 10. s/s Seine — z Gdyni 28/29. 10.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Irene	15. 10.	17. 10.
Neptun	22. 10.	24. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 10/11. 10. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17/18. 10.
s/s Tiber — z Gdyni 19/20. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10. — z Gdańska 15. 10.
s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 22. 10.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 22/23. 10. ż/m Erna — z Gdyni 5/6. 11.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10. s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10. s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska — 20. 10. s/s Neptun — z Gdańska 27. 10.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	20. 10.	23. 10.
Tatti	23. 10.	27. 10.
E. Russ	27. 10.	30. 10

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 16. 10.   s/s Tczew — z Gdyni 3. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 26. 10. — z Gdańska — 25. 10.
s/s Akershus — z Gdyni 9. 11. — z Gdańska — 8. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni — 15. 10.
s/s Ursa — z Gdyni 27. 10. — z Gdańska 29. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norsweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 16. 10. — z Gdańska 19. 10.   s/s Chorzów — z Gdyni 23. 10. — z Gdańska 26. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	15. 10.	17. 10.
Condor	18. 10.	20. 10.
Rhea	22. 10.	24. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	16. 10.	19. 10.	24. 10.
Irisen	23. 10.	26. 10.	3. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 18. 10. — z Gdańska 20. 10. s/s Butt — z Gdyni 29. 10. — z Gdańska 31. 10.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ariadne — z Gdyni 16/17. 10. s/s Irene — z Gdyni 23/24. 10.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 23. 10. — z Gdyni 25. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Bałtonia — z Gdańska 16. 10. — z Gdyni 18. 10.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 16. 10. — z Gdyni 18. 10.

s/s Lublin — z Gdańska 23. 10. — z Gdyni 25. 10.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 19/20. 10. s/s Helder — z Gdyni 26/27. 10.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 14/15. 10. s/s Seine — z Gdyni 28/29. 10.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 19. 10. s/s Lisboa — z Gdyni 10/15. 11.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 19. 10. s/s Lisboa — z Gdyni 10/15. 11.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 20. 10.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni — 19. 10. s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Hedrun — z Gdyni 25. 10. m/s Hemland — z Gdyni 26. 10.

m/s Erland — z Gdyni 30. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 16. 10. s/s Cliffwood — z Gdyni 22. 10.

s/s Argosy — z Gdyni 2. 11.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 24. 10.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 14. 11.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 24. 10. — z Gdyni 26. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Titan — z Gdyni 27. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tysla — z Gdyni 15. 10. s/s Sumatra — z Gdyni 5. 11.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia ,	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 5. 10.		s/s Argosy — 19. 10.
s/s Carplaka — 13. 10.		s/s Sagaporack — 29. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 6. 10.	s/s Kościuszko — 18. 10.
s/s Kościuszko — 8. 11	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 10.	s/s Kościuszko — 18. 10.
s/s Kościuszko — 10. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Capella			17. 10.	20. 10.
s/s Śląsk	16. 10.	20. 10.	24. 10.	27. 10.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Albert	17. 10.	20. 10.	23. 10.
Tatti	20. 10.	23. 10.	27. 10.
E. Russ	24. 10.	27. 10.	30. 10.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	31. 10.	3. 11.	6. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 20. 10.   z Rotterdamu — s/s Cieszyn 27. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Rhea	16. 10.	22. 10.	24. 10
Orest	20. 10.	25. 10.	27. 10.
Butt	23. 10.	29. 10.	31. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 20. 10.   s/s Cieszyn — z Antwerpji 24. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
z Antwerpji — s/s Butt 20. 10. — w Gdyni 29. 10.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	18. 10.	22. 10.	24. 10.	27. 10.
Minos	25. 10.	29. 10.	31. 10.	3. 11.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	18. 10.	21. 10.	23. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Baltonia	25. 10.	28. 10.	30. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lublin	18. 10.	21. 10.	24. 10
s/s Lwów	25. 10.	28. 10.	31. 10.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Stureholm	4. 9.	11. 9.	17. 9.	24. 9.	20. 10.
m/s Trolleholm		18. 9.	25. 9.		24. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Bore IX	15. 9.	18. 10.	20. 10.
s/s Mercator	24. 9.	27. 10.	29. 10.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
Hemland	3. 9.			14. 9.	25. 9.		6. 9.		18. 10.
Erland		4. 10.					16. 9.		27. 10.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wyszedł z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 15. 10.